

Bruxelles, le 23.04.2008

Monsieur le Fonctionnaire délégué,

Objet: BRUXELLES. Réaménagement de l'avenue du Port. Demande de permis d'urbanisme.

En réponse à votre lettre du 26 mars 2008, réceptionné le 28 mars, nous avons l'honneur de porter à votre connaissance que, en sa séance du 9 avril 2008 et concernant l'objet susmentionné, notre Assemblée a émis l'avis suivant.

La demande porte sur le réaménagement de l'ensemble de l'avenue du Port, ainsi que du tronçon de la rue Claessens situé dans la prolongation de l'avenue du Port et allant jusqu'au square de Trooz. Le projet est partiellement situé dans la zone de protection qui entoure le Monument au Travail. Il longe, en outre, un des sites les plus emblématiques de la Région bruxelloise, le complexe de Tour et Taxis, et d'autres monuments remarquables tels que le siège du Port de Bruxelles (situé à l'angle formé par l'avenue du Port et la Place des Armateurs). Tout comme le canal et les voiries situées sur l'autre rive, l'avenue du Port constitue un ensemble remarquable et un témoin important du développement industriel de la Ville. Elle joue aujourd'hui encore un rôle économique essentiel dans la Région. Outre l'intérêt lié à son implantation, elle constitue aussi un élément majeur du paysage urbain en raison de son gabarit, de son alignement de platanes et de la qualité des matériaux mis en œuvre (revêtement en pavés naturels).

L'avenue du port et le développement du quartier maritime

Il est évident que l'histoire de l'avenue du Port est directement liée au développement du quartier maritime de Bruxelles et à la construction du site de Tour et Taxis. Les anciennes cartes démontrent que le tracé de la nouvelle avenue apparaît pour la première fois vers 1897. Il suivait plus au moins celui de l'ancienne avenue de Tour et Taxis. D'anciennes photographies de 1899 témoignent du fait qu'il s'agissait, à l'époque, d'une simple allée plantée traversant la plaine de Tour et Taxis et bordée de réverbères. La dérivation de la Senne coulait à ce moment encore à ciel ouvert entre cette allée et le canal. Des prises de vue datées montrent que le « durcissement » de la voirie au moyen de pavés remonte aux années 1906-1907. C'est alors que l'avenue reçut aussi définitivement sa dénomination actuelle (arrêté du Conseil communal de Bruxelles du 23/08/1907), à un moment où la construction du site de Tour & Taxis était achevée.

La « Société du Port et des Installations maritimes de Bruxelles », qui était propriétaire de l'avenue, la céda gratuitement en 1962 à la Ville de Bruxelles qui la prit en charge jusqu'en 1990, date à laquelle elle en confia la gestion à la Région.

Au tournant du XXe siècle, le pavé était toujours le meilleur matériau disponible pour durcir les voiries qui devaient résister à la circulation lourde, liée aux activités portuaires. Les pavés de porphyre utilisés pour recouvrir l'avenue du Port provenaient des carrières de Quenast. Les pavés de chaussées, dits « pavés d'échantillon », étaient taillés de manière particulière (avec leur base plus étroite) et posés par des corps de métier spécialisés, sans joints, sur un lit de sable. Le poids dû à la circulation assurait ensuite naturellement le «calage» des pavés.

L'avenue du Port est la seule artère industrielle de cette importance qui ait subsisté à Bruxelles et qui ait conservé l'essentiel de ses caractéristiques. Elle constitue un témoin vivant, unique par son ampleur, de l'importance de l'histoire des infrastructures industrielles et du développement du quartier maritime de la Région. Le fait que son revêtement en pavés ait persisté depuis l'origine jusqu'à aujourd'hui montre la résistance tout à fait exceptionnelle que présente ce matériau et les possibilités qu'il offre au niveau de l'entretien et de la récupération. Vers le milieu des années 1970, c'est-à-dire il y a plus que trente ans, l'avenue du Port a connu son dernier « redressement » (c'est-à-dire une simple « remise à bout » des pavés). Par rapport à d'autres voiries, par exemple en asphalte, qui n'ont toutefois pas dû supporter le même charroi et qui ont été renouvelées 2 ou 3 fois durant le même laps de temps, ce délai confirme la grande résistance de ce revêtement. Les chaussées pavées supportant un fort charroi, nécessitaient une remise à bout tous les 25 ans. Les 30 ans qui nous séparent de la dernière remise à bout et le charroi exceptionnellement lourd du TIR, expliquent les déchaussements, ornières et désordres d'aujourd'hui. Si, à l'évidence, l'état actuel du revêtement nécessite une nouvelle campagne de restauration/réparation, les pavés mêmes pourraient être récupérés pour l'essentiel.

Le projet

L'avenue du Port et la rue Claessens sont des voiries régionales de type inter-quartier, fortement empruntées par le trafic automobile et par les poids lourds qui desservent les entreprises implantées de part et d'autre du canal et notamment le TIR (futur BILC). L'avenue du Port et le tronçon concerné de la rue Claessens sont définis au PRAS comme des axes structurants. Ceci implique « *que la modification de la situation existante de fait de ces espaces et de leur abords visibles depuis les espaces accessibles au public doivent préserver et améliorer la qualité du paysage urbain* » (p. 24).

Le tronçon de l'avenue du Port compris entre la rue Picard et la place des Armateurs est, en outre, situé en ZICHEE au PRAS et traverse la ZIR n° 6 (Tour et Taxis) qui se développe de part et d'autre du canal. Au PRD, le même tronçon est repris dans une zone levier.

Actuellement, un schéma directeur est en cours d'élaboration pour la ZIR en question. Celui-ci n'est à ce jour pas encore adopté par le Gouvernement et les orientations qui en découleront ne sont pas encore connues. Toutefois, on mentionne dans le dossier (sans pour autant développer davantage ce point) que le présent projet devrait « *permettre le développement des nouvelles orientations urbanistiques envisagées dans le schéma directeur régional de ce quartier.* » (p.26).

La Commission constate que le contexte global et le futur projet urbanistique en cours d'élaboration pour cette partie de la ville, dans lequel le présent projet de réaménagement de l'avenue du Port semble vouloir s'inscrire, n'a pas été davantage renseigné dans le dossier de demande de permis d'urbanisme. Le lien avec le schéma directeur et le futur développement du site de Tour et Taxis n'est pas réellement pris en compte. Le projet

semble, au contraire, plutôt prendre comme point de départ un *statu quo* de la situation existante. Il en va de même, par exemple, pour ce qui concerne le futur développement de la rue Picard. Celle-ci a fait l'objet d'un aménagement provisoire, réalisé il y a quelques années, mais son aménagement définitif (en cours d'étude ?) ne semble pas pris en compte dans le présent projet. Il en va de même pour la construction de la « passerelle Picard », reliant cette rue au boulevard Bolivar (bien que ce dernier point soit mentionné dans le dossier - p.27). ***De manière générale, la CRMS déplore ce manque de vision globale sur le développement du quartier et sur le projet urbanistique qu'on souhaite y développer dans les années à venir. Elle estime que le réaménagement de l'avenue du Port doit impérativement s'inscrire dans un contexte régional plus global pour contribuer de manière proactive au développement futur et ambitieux d'un nouveau morceau de ville.***

De manière concrète, le projet porte sur une réorganisation de la voirie existante pour atteindre les objectifs suivants :

- la création d'une nouvelle image structurante pour l'ensemble des deux voiries ;
- l'intégration de pistes cyclables ;
- l'amélioration des circulations piétonnes et des traversées ;
- l'amélioration de la circulation et de l'organisation des transports publics;
- l'amélioration de la répartition de l'espace public entre les différents usagers ;
- la diminution de la vitesse des véhicules et des nuisances pour les usagers faibles ;
- l'intégration des transports de poids lourds et de leur stationnement.

Pour atteindre ces objectifs, on prévoit un réaménagement complet de l'avenue du Port et du tronçon concerné de la rue Claessens. Les principales interventions projetées sont :

- la réduction de la voirie carrossable (chaussée) à deux bandes de circulation tout en y intégrant des bandes de présélection et des sites propres pour bus sur certains tronçons;
- l'aménagement de zones de stationnement parallèles à la voirie destinées aux voitures dans le tronçon Saintelette-Picard et aux poids lourds dans le tronçon place des Armateurs–square de Trooz ;
- l'aménagement de deux pistes cyclables, situées de part et d'autre de l'avenue ;
- l'élargissement des trottoirs, la sécurisation des traversées piétonnes au moyen de plateaux surhaussés, de traversées en baïonnette, etc. et l'intégration de dispositifs PMR et PMV;
- l'abattage de l'alignement d'arbres existant et son remplacement par un nouvel alignement composé d'arbres d'essences et de grandeurs différentes;
- le renouvellement complet de l'éclairage public et du mobilier urbain.

Les matériaux de revêtement de sol proposés sont pour l'essentiel du béton, à savoir :

- du béton coulé lavé de teinte brune pour la chaussée
- du béton de teinte gris foncé pour la piste cyclable du côté du canal,
- des klinkers en béton gris clair pour les trottoirs,
- des klinkers en béton gris foncé pour la piste cyclable côté des immeubles
- des klinkers en béton rouge et pour les arrêts de bus
- des bordures en béton préfabriqué.

Les zones de stationnement seraient revêtues de pavés naturels de récupération posés avec des joints « non-percolants » - c'est-à-dire (comme l'indiquent les plans), qu'ils seraient noyés dans un bain de béton.

Pour ce qui concerne la verdurisation de l'avenue, quelques zones gazonnées sont prévues outre le nouvel alignement d'arbres.

Défense du pavé de porphyre

Outre la remarque générale formulée ci-dessus sur l'absence de vision globale par rapport au développement urbanistique du quartier, la ***principale remarque de la Commission porte sur l'absence de réflexion quant à l'intérêt intrinsèque de l'avenue du Port en tant que patrimoine urbain et patrimoine pavé.*** Comme signalé ci-dessus, il s'agit d'un des axes industriels les plus importants de Bruxelles, qui structure le paysage du quartier maritime et qui a pu préserver jusqu'à aujourd'hui l'essentiel de ses caractéristiques. Son revêtement en pavés de porphyre constitue un élément déterminant de cet intérêt. Le patrimoine pavé est un élément déterminant du paysage urbain des villes de Belgique dont il est plus qu'urgent d'arrêter la destruction systématique. Il est indispensable de le protéger là où il existe toujours (y compris sous l'asphalte), de le restaurer et de promouvoir sa réutilisation dans les revêtements de voirie non seulement pour des motifs d'ordre historique et esthétique, mais également écologique (régulation des microclimats urbains, perméabilité des sols) - autant de caractéristiques qui s'inscrivent dans la réflexion sur le développement durable. Outre la parfaite adéquation du revêtement en pavé de l'avenue du Port avec l'harmonie puissante des abords et des berges en pierre du canal, il s'agit d'un matériau naturel d'une grande résistance, qui se prête à un entretien régulier et relativement aisé ainsi qu'à une récupération quasiment infinie. La mise en œuvre traditionnelle (avec des joints serrés, sur un lit de sable et sur sous-fondations en béton caverneux ou empierrements) garantit une élasticité absorbant chocs et vibration, qui permet, par ailleurs, la percolation naturelle des eaux de pluies. Le placement correct (pavés contrebutés par bordures de pierre bleue) empêche les pavés de basculer ou de pivoter, et de créer des reliefs inconfortables aux piétons ainsi qu'aux cyclistes, provoquant du bruit. Si, pour des raisons particulières, il était souhaitable de récupérer et de traiter les eaux de percolation, la technique du « grenailage », utilisée de longue date sur les grands axes de circulation, est efficace : le jointoiement à l'aide d'un mélange de grenailles et de bitume permet de réduire le bruit et d'augmenter le confort des usagers. Cette technique a encore été mise en œuvre en 2006-2007 par la Ville de Bruxelles dans les rues comprises entre le Grand Sablon et la place Poelaert.

Le revêtement de pavés s'avère aussi avoir un effet bénéfique sur les microclimats urbains, notamment par rapport à des matériaux que l'on favorise actuellement, comme l'asphalte, qui engendre un réchauffement notoire des températures de surface durant l'été, ou encore le béton coulé de grande épaisseur, comme c'est le cas ici, qui stoppe le bénéfice de la géothermie et, par forte chaleur, empêche le refroidissement de l'atmosphère ainsi que son effet gratifiant sur le confort de la vie en ville. Les pavés ont, par contre, un effet plus bénéfique par grande chaleur. La CRMS a eu l'occasion de mesurer ces phénomènes de manière précise. En effet, elle mène depuis 2006 une étude en collaboration avec Bruxelles-Environnement et le Centre de Recherches Routières sur le comportement thermique de différents revêtements de sol (10 planches différentes).

En plus de la valeur patrimoniale de l'avenue du Port, il faut donc prendre en compte la durabilité et les avantages thermiques des pavés, auxquels il faut encore ajouter un important effet de ralentissement sur la circulation motorisée. Ces différentes qualités font des ***pavés naturels, posés selon les techniques traditionnelles, un revêtement qui s'inscrit par excellence dans la réflexion sur le développement durable.***

Critique de l'ampleur des travaux prévus

Il en va tout autrement du projet introduit à l'appui du réaménagement de l'avenue du Port.

En effet, il est question ici de supprimer entre 32.000 et 33.000 m² de superficie perméable et de pavés compris entre bordures de pierre bleue (y compris la partie de la rue Claessens située dans la prolongation de l'avenue du Port), sans compter le pont des Armateurs qui fait partie du même ensemble. Cela représente au moins 15.000 tonnes de porphyre, c'est à dire de matière naturelle et durable. Mais les travaux nécessitent aussi l'enlèvement de terre (sur une profondeur de 80 cm), ce qui représente environ 50.000 tonnes. Les nouveaux matériaux à mettre en œuvre pèseront 65.000 tonnes. On déplacera donc 115.000 tonnes pour faire ces travaux, ce qui représente environ 5000 camions de 25 tonnes de charge (40 à 45 tonnes brut). Ces camions à l'arrêt et en stationnement représenteront une file de 50km, soit une file de 150 km en circulation en ville, soit une file de 300 km sur autoroute. Lorsqu'on y ajoute les va et vient des camions vides, il faut multiplier le poids brut par 150%, ce qui donne un mouvement de 172.500 tonnes sur nos routes. Sachant qu'une grande maison unifamiliale pèse en moyenne 250 tonnes, on peut dire que l'on va faire circuler 690 maisons...

Outre l'ampleur du chantier et du charroi lourd que l'évacuation des pavés demanderait, la manière dont la nouvelle voirie est conçue rendrait toute intervention et réparation ponctuelle extrêmement difficile et éphémère.

Enfin, les différentes teintes prévues pour marquer les espaces dévolus aux différents utilisateurs (en particulier le béton brun et gris foncé) porterait atteinte à la qualité paysagère et à l'unité exceptionnelle des matériaux judicieusement mis en œuvre jadis.

Par conséquent, la Commission demande de revoir le projet en prenant comme point de départ la conservation du revêtement en pavés naturels de la « chaussée » (voie carrossable) et leur remise à bout sur une assise consolidée.

Principe d'intervention du projet : division et non partage de l'espace public

De manière générale, la Commission plaide pour que les projets de réaménagement de l'espace public aillent dans le sens d'un renforcement de la lisibilité des axes structurants, ainsi que d'une limitation des dispositifs encombrants qui organisent la division de l'espace public au lieu de son partage. ***Or, le présent projet aura pour effet de complexifier l'espace public en y ajoutant une série d'aménagements qui perturbent sa lecture.***

Ainsi, on prévoit l'aménagement d'oreilles de trottoirs aux carrefours avec les rues latérales ainsi que de plateaux surélevés et des traversées piétonnes en « baïonnette ». Si un élargissement des trottoirs peut se justifier dans le cas précis de l'avenue du Port, la CRMS estime qu'il devrait être réalisé de manière continue afin de préserver la longue perspective de l'avenue et son tracé rectiligne.

Par contre, le projet n'intervient pas ou très peu aux endroits qui mériteraient une amélioration des traversées piétonnes. Il s'agit notamment du tronçon entre la rue Claessens et le square de Trooz. Dans ce tronçon, une meilleure connexion piétonne doit impérativement être établie entre le quartier dense de la rue Marie-Christine et l'avenue du Port.

L'aménagement de la connexion de la rue Claessens sur l'avenue du Port est également peu pertinent. En effet, le nouvel îlot directionnel projeté, ainsi que l'élargissement important du trottoir, perturberaient totalement la lecture de la continuité de la rue Claessens après son croisement avec l'avenue du Port. Une simplification de l'aménagement est indispensable à cet endroit et, de manière générale, sur tout le tracé.

Les alignements d'arbres

Une des principales remarques de la CRMS porte sur la proposition formulée quant aux alignements d'arbres. Aujourd'hui, une des caractéristiques majeures de l'avenue du Port est son alignement monumental de platanes planté vers 1927. En 2005, l'AED a commandé une étude phytosanitaire auprès d'un bureau spécialisé. Malheureusement, seule la conclusion de cette étude est reprise dans le présent dossier. Celle-ci stipule qu'après l'abattage de 24 sujets dépérissants ou dangereux (dont 11 ont déjà été abattus en urgence en 2005), seul un platane sur deux de l'alignement original resterait en place. *Ces arbres-témoins « vieillissants » sont cependant fragilisés par le mode de gestion inadapté qu'ils ont subi antérieurement. (...) Ils n'ont donc qu'une faible espérance de maintien à court et moyen terme.* L'abattage de l'ensemble des platanes et le renouvellement complet de l'alignement a été pris comme point de départ du projet. Il se traduit par la proposition de planter un nouvel alignement composé de trois essences différentes (noisetiers de Byzance, frênes rouge d'Amérique et érables), plantées en alternance. ***La Commission s'oppose fermement à cette proposition.*** D'une part, elle déplore de ne pouvoir disposer de l'ensemble de l'étude phytosanitaire, ce qui permettrait d'évaluer si la préservation d'une partie des arbres existants pourrait être envisagée, tout en les soignant et en complétant l'alignement par de nouveaux sujets de même essence. ***Le dossier actuel est très sommaire et ne mentionne ni le nombre total des arbres existants, ni le nombre des sujets projetés, ce qui rend la comparaison entre les situations existante et projetée impossible. La CRMS est donc très réticente à accepter l'abattage total des arbres existants sans être mieux documentée. Si cette intervention s'avérait cependant inévitable, la proposition de replantation telle que formulée dans la demande est totalement inacceptable.*** En effet, sous prétexte d'augmenter la biodiversité, le choix de trois essences différentes, modifierait entièrement la perspective urbanistique et paysagère de l'avenue du Port. L'alignement continu, composé d'arbres de première grandeur et d'essence identique serait complètement déstructuré par l'utilisation de trois essences présentant un aspect et une croissance tout à fait différents. Cet effet s'inscrit donc en faux par rapport au principal objectif annoncé, à savoir la création d'une nouvelle image structurante. La Commission estime, dès lors, que la proposition témoigne d'une erreur d'appréciation des ordres de grandeur, des enjeux et de l'échelle de l'avenue du Port dans la revalorisation de ce morceau de ville. Elle montre aussi le peu de cas que l'on fait aujourd'hui du rôle essentiel joué par les grands alignements d'arbres dans la lecture d'une ville en voie de minéralisation complète. ***Par conséquent, la CRMS plaide pour l'application du principe de précaution. Avant de supprimer un alignement de cette importance, elle demande de vérifier la pertinence d'un abattage systématique. Ensuite, si le remplacement complet s'avère nécessaire, elle demande de replanter un nouvel alignement de platanes qui est, de manière générale, un arbre bien adapté au milieu urbain. Elle demande également de respecter l'entre-axe des deux alignements ainsi que l'entre distance existant entre les arbres.*** A ce propos, elle joint, pour information, au présent avis, la communication qu'elle a faite récemment au Parlement bruxellois sur les alignements d'arbres en ville (voir document en annexe).

Enfin, la CRMS n'émet pas de remarques particulières quant aux modèles de luminaires et de mobilier urbain proposés dans le projet. Elle suggère toutefois de ne pas implanter les mâts en quinconce de part et d'autre de l'avenue. Dans l'objectif de renforcer la continuité et la lisibilité de l'axe structurant, elle demande de revoir cette option et d'opter pour une implantation respectant autant que possible la symétrie des deux côtés.

Pour conclure, la Commission estime que plusieurs aspects importants du projet devraient être réétudiés, notamment le choix du revêtement de la chaussée et le traitement de

l'alignement d'arbres. Dans ce cadre, elle demande non seulement de prendre en compte l'intérêt de l'avenue du Port en tant que patrimoine urbain déterminant du Quartier maritime (Zichee), mais d'aussi envisager son réaménagement sous l'aspect du développement durable qui constitue un des défis majeurs de notre époque, en particulier en milieu urbain. Enfin, la Commission regrette que le projet actuel n'ait pas été clairement articulé sur les études et projets urbanistiques en cours d'élaboration pour le développement de l'ensemble du quartier de Tour et Taxis.

Veillez agréer, Monsieur le Fonctionnaire délégué, l'expression de nos sentiments distingués.

G. MEYFROOTS
Secrétaire-adjointe

J. DEGRYSE
Président